

제1035호 2025. 12. 12.

건설동향

BRIEF_{ing}**• 대형화되고 있는 기부대양여 사업의 한계점과 발전 방향**

- 기부대양여 사업의 개요 및 법적 근거
- 기부대양여 사업의 한계점과 원인 분석
- 대규모화에 따른 문제 극복과 발전 방안

**• 미국판 역세권 복합개발법 제정, 저렴주택 재고
확대로 주택난 해소 기대**

- 팬데믹 이후 미국 장거리 통근자 증가, 주택난을 주요 원인으로 지목
- 캘리포니아판 역세권 복합개발, Senate Bill 79의 개요
- 서울시 역세권 사업과의 비교를 통한 정책적 시사점 도출



대형화되고 있는 기부대양여 사업의 한계점과 발전 방향

- 군 공항 이전사업을 중심으로 본 재정·거버넌스 과제 -

김우영(연구위원 · beladomo@cerik.re.kr)

기부대양여 사업의 개요 및 법적 근거

- 기부대양여 사업은 「국유재산법」 제13조(기부채납) 및 제55조(양여)에 근거한 제도로, 국가 소유 시설을 이전하기 위해 사업시행자가 대체 시설을 건설하여 국가에 기부(기부채납)하면, 국가는 그 대가로 기존 시설이 있던 용도 폐지된 국유재산(종전부지)을 사업시행자에게 양여하는 사업을 의미함.
- 이 제도의 목적은 국가 예산을 직접 투입하지 않고 민간 자본 등을 활용하여 노후화되거나 도심 팽창으로 인해 이전이 필요한 국가 시설(주로 군사시설)을 이전하고, 국유재산의 효율적인 관리 및 처분에 기여하는 데 있음.
- 기부대양여 사업은 단순히 군부대나 공공청사를 이전하는 것을 넘어, 건설산업의 경기 변동, 지역 도시공간의 재편, 그리고 국가 재정 및 자산 효율화라는 세 가지 축에서 복합적인 영향을 미침.
 - 건설산업의 관점에서 보면 기부대양여 사업은 기존 시설을 대신할 새로운 시설(기부 시설)을 짓고, 기존 부지(양여부지)를 개발하는 대규모 복합 개발 사업으로서 LH와 같은 공공기관뿐만 아니라 민간 건설사들이 참여하여 신도시 조성, 아파트 단지 건설(예: 창원 유니시티, 전주 에코시티) 등의 대형 프로젝트를 수행할 기회를 제공함.
 - 지자체 입장에서는 도심 팽창으로 인해 외곽 지역이던 군부대가 도심지화 되면서 소음 피해, 고도 제한 등으로 지역발전을 저해하는 요소가 됨에 따라, 군부대 이전을 통해 종전부지를 주거·상업·첨단 산업 단지로 개발하여 지역 경제를 활성화할 수 있음.
 - 국가 차원에서는 도심지의 저활용 국유지를 활용하고, 작전성이 뛰어난 외곽 지역에 현대화된 새로운 시설을 확보함으로써 국유재산의 가치를 높이고 국방력을 강화할 뿐만 아니라, 국가 예산을 투입하지 않고, 개발이익 내에서 비용을 충당하는 구조로서 양여 재산 가치가 기부 재산 가치(사업비)보다 클 경우 그 차액을 국고로 환수하도록 되어 있어 국가 세입에 기여하기도 함.

기부대양여 사업의 한계점과 원인 분석

- 대구와 수원, 광주 군 공항 등은 2014년에 이전 건의가 있었지만, 현재까지 사업이 지연되고 있는데 그 한계점과 원인을 분석해 보면 다음과 같음.
 - 첫 번째는 지역 주민의 수용성 부족으로 군 공항의 이전부지 확보가 어렵다는 점인데, 수원과 광주의 경우 이전 대상지역 주민의 강력한 반대에 부딪혀 이전부지 선정에 어려움을 겪고 있음.
 - 둘째는 군 공항 이전사업에 소요되는 비용이 해당 지자체나 민간투자자가 감당하기 어려울 정도의 규모인데다가, 최근 건설경기 악화, 자재비 상승, 고금리 등으로 인해 사업비는 급증한 반면, 부동산 경기 침체로 개발 이익 확보가 불확실해져 민간투자자 확보에 어려움이 있음.
 - 셋째는 대규모 국책사업임에도 불구하고 사업 주체가 모호하고 이해관계를 조정할 컨트롤 타워가 부재하다는 점인데, 국방부 소관 시설임에도 불구하고 이전 사업은 지자체가 건의하고 사업을 주도하며, 국방부, 국토교통부, 기획재정부, 지자체 등 여러 부처와 민간투자자 등 다양한 주체가 참여하지만, 전체 사업을 기획하고 조정하는 컨트롤 타워가 부재함.
- 위의 3가지 원인 중에 첫 번째 원인은 일반적인 기부대양여 사업에 나타나는 문제이지만 두 번째 원인은 사업이 대형화되면서 더욱 어려움이 가중되고 있음.
 - 민간투자자가 부담해야 하는 재정적 리스크는 이전부지 사업을 수행하는 동안에 투입되는 전체 사업비를 부담해야 하는데, 그 규모가 수십조원 규모에 달할 뿐만 아니라 사업 기간이 10여 년에 이르며, 시설 이전을 완료한 후에 종전부지를 철거하고 수익사업을 수행하면서 자금을 회수하는 구조이기 때문에 10년 이상 장기 기간에 걸쳐 연 단위 수조원의 자금이 투입되는 사업이라는 점이 가장 큰 제약요인임.
 - 최근 사업 여건이 악화되면서 그마저도 수익 확보에 대한 우려가 증가하고 있는데, 대구 군 공항 이전의 경우 부지가 확정되었음에도 불구하고, 약 11조원 규모의 거대 사업에 대한 리스크를 감당할 시공사를 찾지 못해 유찰된 바 있음.
 - 현행 제도상 초과 사업비가 발생하면 사업시행자가 전액 부담해야 하므로 민간 기업이 참여를 꺼리고 있음.

대규모화에 따른 문제 극복과 발전 방안

- 기부대양여 사업은 그 자체로서 지역과 국가 경제에 미치는 영향이 적지 않은데, 사업이 대형화됨에 따른 영향이 더 커지고 있기 때문에 계획된 사업이 원활하게 수행될 수 있도록 그 기반이 마련될 필요가 있음.

- 사업수행 및 관리체계(거버넌스) 강화 : 다양한 사업주체들이 참여하게 됨에 따른 각 주체별 이해관계와 역할 등에 대한 적합한 조정과 관리가 필요한데, 이에 대한 전문성 높은 관리주체를 사업 초기부터 선정할 필요가 있음.
 - 사업 주관기관(국방부 등)과 협의 대상자(지자체)가 사업계획을 수립하고 추진하지만, 각 주체별 관점에서 조정되지 않은 계획이 마련되고 있어 종합적이고 전문적으로 조정된 사업계획을 수립할 수 있도록 지원하는 컨트롤 타워로서 종합사업관리를 도입할 수 있도록 제도적 기반을 마련할 필요가 있음.
 - 대규모 기부대양여 사업은 다수의 개별 사업들(Projects)로 구성된 종합 사업(Program)이며, 초기 단계 기획과 사업관리 전략이 중요하기 때문에 사업 초기 단계에 전문적인 종합 사업관리자(Program Manager)를 선정하여 전문성 높은 지원을 받을 필요가 있음.

- 재정적 안정성 확보 및 제도적 지원 : 대규모 사업의 재정적 리스크를 민간투자자가 감당하기 어려운 수준이고 여건에 따라서 수익성의 변동이 크기 때문에 일정 부분 국가 예산의 지원이 가능한 제도적 지원이 필요함.
 - 중앙정부의 재정 지원 기준 마련(민간투자 부담 축소) : 사업의 공공성과 중요도를 고려하여, 국가 예산 지원이 불가능하다는 원칙에서 벗어나 객관적인 지원 기준을 설립하고 국고 지원, 융자, 보증 등 다양한 방식의 재정 지원을 검토해야 함.
 - 민간투자 활성화를 위한 법제 개선(재정적 리스크 공유) : 민간사업자의 법적 지위를 보장하고 재정적 위험을 합리적으로 분담하기 위해서는 개발 이익을 초과하는 사업비에 대한 위험 공유방식을 포함하는 별도의 법 제정이 필요하며, 이를 통해 효율적인 재원 조달과 안정적인 사업 추진을 도모할 수 있음.

- 이전 부지 선정 방식 합리화 : 종전부지 지자체가 이전부지를 선정함에 따라 이전부지의 이해관계를 충분히 이해하지 못함으로써 이전부지 주민의 반발을 초래하는 문제를 극복할 필요가 있음.
 - 정부가 일방적으로 후보지를 선정하는 방식이 아니라, 이전 부지 주변 지역에 대한 지원계획을 명확히 제시하고, 해당 지자체가 자발적으로 유치를 신청하는 개방형 입지 선정(유치 공모제) 방식 도입을 고려해야 함.



미국판 역세권 복합개발법 제정, 저렴주택 재고 확대로 주택난 해소 기대

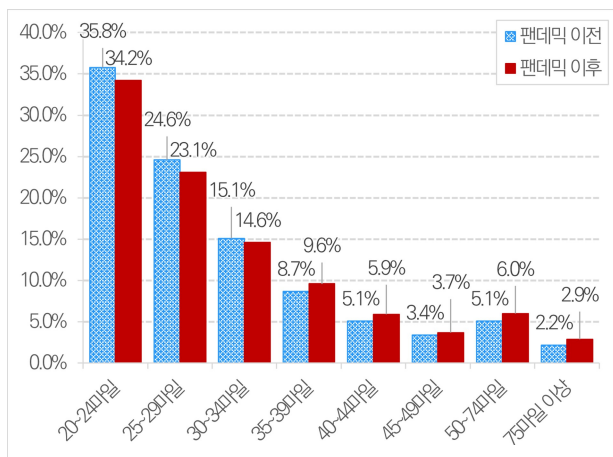
- 서울의 역세권 복합개발 제도 역시 공공지원 민간임대의 공공성 인정 확대, 임차인 보호장치 강화, 공공기여·인허가 기준의 정량화·간소화를 통해 SB 79와 같은 예측 가능하고 유연한 개발 체계로의 전환이 필요 -

김성환(연구위원 · shkim@cerik.re.kr)

팬데믹 이후 미국 장거리 통근자 증가, 주택난을 주요 원인으로 지목

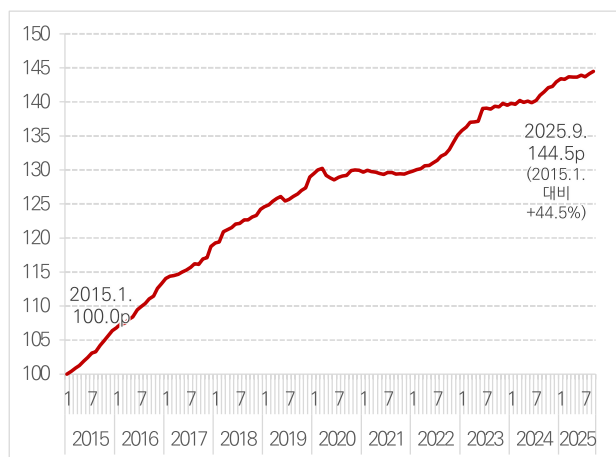
- 스탠퍼드 대학과 모빌리티 데이터 분석 기업 INRIX가 미국 10대 도시권의 장거리 통근자(super commuter)¹⁾에 대해 연구²⁾한 바에 따르면, 팬데믹 이후 장거리 통근자가 31.8%³⁾ 증가함.
 - 동 연구는 GPS 기반 이동 데이터 약 200만 건을 활용하여 팬데믹 이전(2019~2020년)과 이후(2023~2024년)의 통근 행태 변화를 비교·분석한 것임.
 - 특히 장거리 통근자의 비중이 10대 주요 대도시권에서 일관되게 증가한 것으로 확인됨.

〈그림 1〉 팬데믹 전^(19~20)후^(23~24)
美 10대 도시권 통근 거리별 구성비 변화



자료 : Bloom, N. and Finan, A.(2024)

〈그림 2〉 美 캘리포니아 주택 임대 가격 지수 추이
(2015.1.~2025.9, 2015.1.=100)



자료 : U.S. Bureau of Labor Statistics, FRED 재인용(2025)

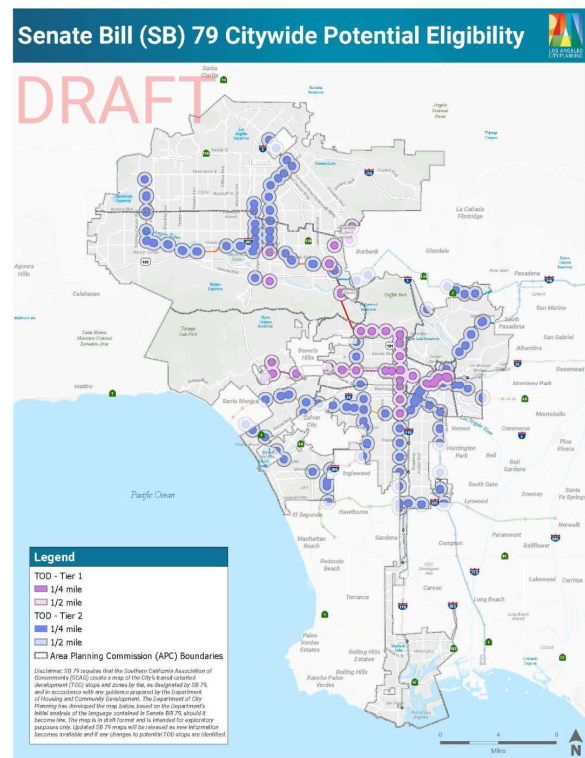
1) 편도 75마일(약 120km) 이상 통근자를 의미함.
 2) Bloom, N., Finan, A., 2024, "The Rise in Super Commuters," https://nbloom.people.stanford.edu/sites/g/files/sbiybj24291/files/media/file/supercommuters_final.pdf, 2025.12.10. 검색.
 3) 전체 통근자 중 구성비가 팬데믹 이전 2.2%에서 팬데믹 이후 2.9%로 31.8% 증가함(〈그림 1〉 참고).

- 장거리 통근이 증가한 이유는 팬데믹 이후 대도시 주거비 급등으로 직장 인근 거주비 부담이 크게 확대되면서 외곽·교외 지역으로의 주거 이전이 불가피해졌기 때문임.
- 캘리포니아 지역 임대료 지수는 2015년 대비 2025년 9월 현재 44.5% 상승하였으며, 팬데믹 이후 임대료가 상승세를 보였던 2022년 하반기부터 2025년 9월까지 임대료 상승률은 10.0%에 이름.
- Bloom and Finan(전게서)에 따르면 팬데믹 이후 재택·하이브리드 근무 확산으로 직장 인근 거주 필요성이 약화된 반면, 주거비 상승·저렴한 외곽 주거지 선호 등 구조적 요인이 맞물리면서 먼 거리를 통근하는 근로자층이 확대되었음.
- 이러한 주거난 문제를 해결하기 위하여 주택 재고를 늘려야 한다는 논의⁴⁾가 진행되어 왔으며, 실제로 2021년에는 Senate Bill 9을 개정해 단독주택용지(단일 세대)에서 다세대 주택(2~4 세대)을 개발할 수 있도록 함.

■ 캘리포니아판 역세권 복합개발, Senate Bill 79의 개요⁵⁾

- 금년 10월 10일 제정된 「Senate Bill 79(이하 SB 79)」은 공공교통 허브 주변의 토지이용 및 주택 건설 규제를 대폭 개선하여 주택 공급을 확대하기 위한 법령임.
- SB 79의 정식 명칭은 「Abundant and Affordable Homes Near Transit Act」로서, 주요 대중교통 역사 및 정류장 등 교통 거점 주변의 토지이용 기준과 주택 건설 규제를 혁신하기 위해 제정된 것임.
- 공간적 적용 범위는 로스앤젤레스, 샌프란시스코, 샌디에이고 등 대중교통 의존도가 높은, 이른바 ‘대중교통 중심 도시권역(urban transit counties)’ 중에서도, 그중 핵심적 역할을 수행하는 주요 대중교통 정거장 인근으로 한정됨.

〈그림 3〉 SB 79에 따른 LA 대도시권 개발 가능지 예상도



자료 : ESRI(2025), ArcGIS[®] Storymaps

4) California Legislative Analyst's Office, 2015, 「California's High Housing Costs: Causes and Consequences」

5) 본 절은 캘리포니아 법령 정보시스템의 「Abundant and Affordable Homes Near Transit Act」 내용을 정리하여 작성한 것임.

- 캘리포니아 기반 시민단체 ‘Streets for All’은 SB 79를 적용할 경우 LA에서만 최대 145.6만호의 주택을 신규 공급할 수 있을 것으로 전망⁶⁾하였으며, 이는 현 주택 재고 약 137만호를 상회하는 규모임.
- 이로 인해 주택 공급이 증가하고, 대중교통 접근성이 좋은 지역에서의 주거 기회가 확대될 것으로 기대되며 자동차 의존 감소로 인해 교통체증이 완화되고 탄소배출 저감 효과도 예상됨.

● SB 79의 핵심은 지역별 조례에 따라 파편적으로 적용되던 도시계획 규제를 주(州) 차원에서 일원화해 적용하는 데 있음.

- 기존에는 지역별 용도지역·지구(zoning), 건축물 높이(height), 밀도(density) 제한으로 인해 대중교통 인근에서 개발이 원활히 이루어지지 않는 문제가 있었음.
- 그러나 SB 79 제정으로 일정 요건을 충족하는 경우 주(州) 기준을 일괄 적용하도록 규정함에 따라, 지역별 편차가 컸던 개발 제한을 통합적으로 완화할 수 있는 근거가 마련됨.
- 구체적으로, 대중교통 서비스 기준을 충족하는 철도역 또는 급행버스 정류장 인근 지역에서는 4~9층 규모의 다가구(multifamily) 주택 개발이 허용되며(〈표 1〉 참고), 프로젝트는 최소 5세대 이상을 포함하여야 하고 지역별로 설정된 최소 밀도, 층수, 용적률 기준을 충족해야 함.
- 다만, 높이 및 밀도 규제 완화가 적용되더라도 건축물 디자인 요건, 역사적 보존 의무, 안전 관련 규정, 환경 검토 절차 등은 면제되지 않으며, 개발 부담금 역시 기존 제도 기준에 따라 납부하여야 함.

〈표 1〉 대중교통 서비스 조건에 따른 높이 규제 완화 조건표

대중교통 서비스 수준 구분	대중교통 서비스 수준 구분 기준 ^{주1)}	예시 노선	허브와의 거리별 허용 층수(용적률)		
			허브 연접 (200피트 이내)	1/4마일 이내	1/4~1/2마일 ^{주2)}
최상위	- 중전철 - 일일 72회 이상 운행	샌프란시스코 BART, LA Metro B/D선, Caltrain(대부분 구간)	9층 (450%)	7층 (350%)	6층 (300%)
상위	- 경전철 - 일일 48회 이상 운행 - 버스전용차로 운영	샌프란시스코 Muni Metro, LA Metro A/C/E/K선, 산호세 VTA 경전철, LA 오렌지라인 BRT, 샌디에이고 MTS 트롤리	8층 (400%)	6층 (300%)	5층 (250%)
중·하위	- 최상위·상위에 해당하지 않은 저빈도 운영 - 일반 버스 - 저빈도 철도	일반 버스, 저빈도 철도	해당 없음	해당 없음	해당 없음

주1 : 아래 제시된 항목 중 하나 이상을 충족하는 경우 해당 서비스 수준으로 분류함. 즉, ‘또는(OR)’ 조건에 기반함.

주2 : 인구 35,000명 이하인 경우 1/4마일~1/2마일 구간의 완화안은 적용되지 않음.

자료 : 캘리포니아 법령 정보 시스템, https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=202520260SB79

6) Streets for All Data/Dev Blog, “SB 79 just legalized 1.5 million new homes near transit in the City of LA,” https://data.streetsforall.org/blog/sb79_impact/, 2025.12.10. 검색

- 공공성 측면에서는, SB 79을 통해 높이 제한 완화 및 용적률 완화 혜택을 적용받는 주택 개발 프로젝트에는 부담 가능 주택(affordable housing)에 대한 의무 할당 규정이 포함됨.
 - 해당 규정에 따르면 10호 이상 주택 개발 프로젝트의 경우, 프로젝트 전체 세대 수 중 다음 중 하나의 비율을 저렴주택으로 할당해야 함.
 - * 극저소득층(Extremely Low Income, ELI) 대상 주택 최소 7% / 매우저소득층(Very Low Income, VLI) 대상 주택 최소 10% / 저소득층(Low Income, LI) 대상 주택 최소 13%
 - 이 기준은 SB 79의 의무 할당 요건으로 규정되며, 지방정부가 별도로 시행하는 inclusionary housing 규정 및 관련 수수료도 해당 규정과 병행하여 적용될 수 있음.
 - 또한, 임대차로 활용되고 있던 주택은 기본적으로 철거할 수 없으며, 만약 철거하고 새로운 주택을 짓는다면 최소한 동일 수의 주택을 제공하여야 함.⁷⁾
 - 그 외에도 SB 79은 초과 요금제(density bonuses) 및 기타 주 차원의 주택 지원 법령과 결합하여 저렴 주택 비율 확대 인센티브를 제공할 수 있도록 설계되어 있음.

서울시 역세권 사업⁸⁾과의 유사성과 차별성

- SB 79은 서울에서 시행 중인 역세권 사업 중 ‘역세권 복합개발’과 유사한 목표와 체계를 공유함.
 - 양 제도 모두 대중교통 접근성이 높은 지역에 고밀도 주거개발을 집중시켜 주택 공급을 확대한다는 공통된 정책 목표를 지니며, 개발 혜택(용적률·층수 완화) 부여와 공공성 확보(저소득층 주택 공급·공공기여 요구) 간의 교환 구조를 채택한다는 점에서도 유사함.
- 다만 SB 79의 대상 지역과 서울은 도시 밀도에서 큰 차이가 존재하며, 이로 인해 제도 설계와 적용 방식에서도 중요한 차이가 나타남.
 - SB 79 적용 지역은 저밀·수평적 도시 구조(인구밀도 약 3,200명/㎢)로, 120호/에이커 수준도 고밀도에 해당하나, 서울은 고밀 도시(약 15,400명/㎢)로 이미 높은 용적률이 일반적이므로 동일한 개발 완화라도 영향 범위와 파급효과가 크게 다름(U.S. Census Bureau, 2020; 국가데이터처, 2025).
 - SB 79는 철도역뿐 아니라 BRT 등 고품질 대중교통 정거장 전체를 TOD로 포괄하며 반경 0.5마일을 일률 적용하는 반면, 서울은 지하철 역세권 반경 250m만을 적용하여 공간 범위가 상대적으로 협소함.
 - 또한 SB 79은 필지 규모 제한 없이 소규모 필지도 고밀개발이 가능한 구조이나, 서울은 최소 1,500㎡ 이상 대규모 필지를 전제로 하는 사업 구조여서 사업 참여 방식과 추진 방식에서 차이가 있음.

7) 2019년 제정된 주택 공급 관련 법안인 Senate Bill 330(「Housing Crisis Act of 2019」)에 이미 규정된 내용임.

8) 역세권 활성화 사업, 역세권 복합개발(고밀주거), 역세권 청년주택, 역세권 장기전세주택 사업을 통칭함.

- SB 79은 적용 지역에 주 정부가 직접 고밀도 개발 기준을 설정하는 방식이며, 지방조례보다 상위 효력을 갖는다는 점에서 국내 역세권 복합 개발보다 규제 완화 폭과 적용 방식이 보다 강제적임.
 - SB 79은 Tier 1·2로 정거장을 계층화하여 정거장 가까울수록 높은 건물 높이(최대 95피트), 용적률(최대 400%), 주택밀도(120세대/에이커) 등을 허용하도록 주 차원의 통일 기준을 제시함.
 - 국내 제도는 서울시 조례 및 지구단위계획 절차를 기반으로 하며, 용적률을 최대 700%까지 상향할 수 있으나, 이는 지방정부의 심의·결정에 따라 개별 사업지 단위로 부여되는 방식임.
 - SB 79은 지방정부가 개발을 거부할 수 없도록 규정하여, Senate Bill 35·423 등과 결합 시 사실상 신속 인허가가 가능하며, 국내 제도는 지구단위계획 심의·결정 절차를 필수적으로 거치도록 규정됨.
- 공공기여 및 저소득층 주택 공급 의무 측면에서는 SB 79와 서울시 제도가 모두 개발 이익 공유 구조를 갖지만, 적용 방식에서 차이가 존재함.
 - SB 79은 10세대 초과 사업에 대해 저소득층 주택을 ELI 7%, VLI 10%, LMI 13% 중 하나 이상 포함하도록 의무화하며, 이는 인허가 조건으로서 강제 적용되는 구조임.
 - 서울시 역세권 복합개발은 완화용적률의 50%를 공공기여로 제공하도록 규정하며, 그중 70% 이상은 공공임대주택 건설, 나머지는 지역 공공시설에 사용함.
 - 동일 규모로 환산하면 공공기여 규모는 대체로 국내가 더 크지만⁹⁾10), SB 79은 소득 계층별 물량을 직접 규정하여 주거 취약계층 공급 효과를 명시적으로 확보함.

정책적 시사점

- 역세권 사업의 공공기여 체계에서 ‘공공지원 민간임대’의 역할을 확대할 필요
 - SB 79에서 규정하는 ELI·VLI·LMI 주택은 공공 귀속형이 아닌, 민간 소유·운영 방식의 ‘규제 주택(affordable housing)’으로, 한국의 공공지원 민간임대주택과 성격이 유사함.
 - 즉, 민간 소유·운영이더라도 공공성이 일정 수준 충족되면 인센티브(추가 용적률)를 받을 수 있는 구조임.
 - 서울의 역세권 복합개발에서는 공공지원 민간임대가 이미 임대료 공공성을 갖추고 있음에도 불구하고, 사실상 공공임대(공공 귀속형) 중심으로만 공공기여를 인정하는 경직적 구조를 갖고 있음.

9) 서울시(2023)의 「역세권 활성화 사업 사례집」에 따르면, 시범 사업 및 1단계 사업 13개소 중 공동주택을 포함한 9개 사업지의 전체 세대수 대비 공공임대주택 비율은 최소 8.7%(홍대입구역)에서 최대 51.4%(강동역)까지 분포하는 것으로 나타남. 일반적으로 주거 기능을 주 용도로 계획한 사업지의 경우 공공임대 비율은 대체로 10~20% 수준이나, 복합 용도로서 높은 수준의 용적률 완화를 적용받은 사업지는 공공임대 비율이 50%를 초과하는 사례도 확인됨.

10) 서울시(2023), “서울시 역세권 활성화 사업 추진 현황(사례),” 동대문구청 누리집 (<https://www.ddm.go.kr/www/selectBbsNttView.do?key=3294&bbbsNo=323&nttNo=123190&searchCtgr=&searchCnd=all&searchKwrd=&integrDeptCode=&pageIndex=1>), 2025.12.10. 검색

- 따라서 “공공임대 = 공공성, 공공지원 민간임대 = 공공성 미흡”이라는 이분법적 접근을 재고할 필요가 있음.

● 기존 임차인 보호장치 마련 필요성

- SB 79은 직접적인 세입자 보호 조항을 포함하지 않지만, 캘리포니아 전체 주택정책 체계는 Tenant Protection Act(TPA), Ellis Act 제한, Relocation Assistance 등을 통해 기존 임차인의 퇴거·부담 증가를 억제하는 다층적 장치를 갖추고 있음.
- 또한 사라진 임대주택 재고만큼을 신규 사업에서 확보하도록 규정하고 있음.
- 서울의 역세권 복합개발은 신축 중심 공급이라는 특성상 기존 임차인의 주거 불안 우려가 존재하며, 이를 보완하기 위한 임차인 보호 프로그램(인근 공공주택 공실 등 대체 주택 제공, 이주비 보조, 기존과 유사한 수준의 재고 확보 등)을 고려할 필요가 있음.

● 제도 간소화 및 개발 예측 가능성 제고를 위한 재정비 고려

- SB 79은 일관된 법정 기준을 제공하고 지방정부 재량을 최소화하여 개발 예측 가능성을 확보하는 데 중점을 둠.
- 서울의 역세권 고밀개발은 도시·건축위원회 심의, 공공기여 산정, 지구단위계획 수립 등에서 불확실성이 높아 사업자 참여를 제약하는 측면이 존재함.
- 따라서 공공기여 및 임대주택 구성 기준을 정량화·표준화하고, 일정 수준 이하의 사업은 간소화 심의나 인허가 자동 승인 절차를 도입하는 방식으로 개선한다면 서울시 역세권 사업이 보다 활기를 띠 것으로 판단됨.